

船舶事故調査報告書

平成31年4月3日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	被引浮体搭乗者死傷
発生日時	平成30年8月14日 15時00分ごろ
発生場所	岐阜県岐阜市の長良川 <small>ひといちば</small> 一日市場四等三角点から真方位202°190m付近 （概位 北緯35°25.2′ 東経136°43.1′）
事故の概要	水上オートバイ <small>ドルフィン</small> DOLPHIN-Vは、浮体をえい航して遊走中、浮体が消波ブロックに衝突し、浮体の搭乗者1人が死亡、搭乗者1人が負傷した。
事故調査の経過	平成30年8月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	水上オートバイ DOLPHIN-V、5トン未満 240-52312愛知、個人所有 2.73m (Lr) × 1.11m × 0.32m、FRP ガソリン機関、86.79kW、平成12年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 29歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年3月22日 免許証交付日 平成30年3月22日 （平成35年3月21日まで有効） 搭乗者A（フィリピン共和国籍） 女性 33歳 搭乗者B 男性 28歳
死傷者等	死亡 1人（搭乗者A）、重傷 1人（搭乗者B）
損傷	本船 なし 浮体 右側後部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 4、視界 良好 水象：川面 平穏
事故の経過	船長は、平成30年8月14日12時00分ごろ、友人等と長良川の左岸にある岐阜市鏡島の河川敷（以下「鏡島河川敷」という。）に集まり、船長が所有する浮体（以下「本件浮体」という。）に友人等に乗せ、長さ約12mのえい航索を用いて本船でのえい航を繰り返していた。

	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、搭乗者A及び搭乗者Bを乗せた本件浮体をえい航し、14時50分ごろ鏡島河川敷を発進した。</p> <p>船長は、鏡島河川敷から下流に向かい、時折、後方を見て搭乗者及び本件浮体の状況を確認しながら右旋回を開始した。</p> <p>船長は、搭乗者Aが、泳ぎが得意ではないことを友人から聞いていたので、本件浮体から落ちないように直進して楽しませようと思い、旋回を続けるのを止めて長良川上流に向かうこととした。</p> <p>本船は、発進した鏡島河川敷の対岸（長良川の右岸、本船から見て左方）に設置された消波ブロック寄りを長良川上流の浅所の手前まで直進した後、減速して停船した。</p> <p>本船は、長良川下流に向かうこととし、微速で折り返した後、約30km/hの対地速力で本件浮体のえい航を再開した。</p> <p>船長は、消波ブロックを右方に見て同ブロック寄りを川に沿うように本船の操縦ハンドルをやや左に取りながら航行し、ふと右後方を振り返ったところ、15時00分ごろ、本件浮体が右方に振れて同ブロックに衝突し、えい航索が切断するのを目撃した。</p> <p>搭乗者A及び搭乗者Bは、本件浮体から投げ出され、消波ブロックにぶつかって落水した。</p> <p>船長は、本船を減速させ、本事故現場に戻ろうとした際、落水した搭乗者Bがうつ伏せの状態の本船の方に流れてきたので、川に飛び込んで救助し、長良川の右岸に引き上げた。</p> <p>うつ伏せの状態で浮いていた搭乗者Aは、本事故現場付近にいた別の水上オートバイの船尾に引き上げられて救助され、鏡島河川敷まで運ばれた。</p> <p>搭乗者A及び搭乗者Bは、救急車で病院に搬送された後、搭乗者Aは、死亡が確認され、頭蓋骨骨折等による出血性ショック死と診断され、搭乗者Bは、右腸骨骨折、左肩甲骨骨折等と診断され、約2週間入院したのちに退院し、さらに6週間の通院加療を要した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本件浮体、写真3 搭乗者の姿勢 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件浮体は、長さ1.85m、幅1.75m、高さ0.40mで、前部の外周に搭乗者の体勢保持用の取っ手が6個付いており、最大搭載人員が3人で、主に水上オートバイにえい航され、搭乗者が腹ばいの体勢で搭乗する遊具である。</p> <p>本件浮体には、本事故当時、右側に搭乗者Aが、左側に搭乗者Bがそれぞれ腹ばいの体勢で、両手で取っ手をつかんで搭乗していた。</p> <p>本事故現場付近は、川が屈曲し、左岸の鏡島河川敷前面が砂利の堆積によって遠浅となっており、その対岸（右岸）には、川の流れによる浸食を防ぐ目的で全長370メートルに渡り消波ブロックが設置され、川幅が約70mで、本船が航行できる可航幅が約35mであっ</p>

	<p>た。</p> <p>船長は、特殊小型船舶操縦士免許を取得した平成28年に友人から本船を中古で購入し、本船での遊走経験が約30回あり、約2年前に新品で購入した本件浮体のえい航経験が15回以上あったが、本事故現場付近をえい航した経験は、本事故当日が初めてであった。</p> <p>船長及び搭乗者は、全員が、救命胴衣を着用しており、ヘルメット等の保護具を着用していなかった。</p> <p>本件浮体には、使用時の注意事項として、次のとおり記載されていた。(抜粋の仮訳)</p> <p>ウォータースポーツは、重傷又は死亡のリスクを伴う。そのリスクを軽減させるため、次の指示、安全情報等に従うこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭い水域、遊泳者、陸上、障害物等の近くでえい航しないこと。 ・必ず操縦者以外の者を後方の見張り役として乗船させること。 <p>船長は、鏡島河川敷側の浅瀬に乗り揚げないように深い水域を航行しようと思い、消波ブロックに接近して航行したが、消波ブロックに向かう川の流れの影響及び操縦ハンドルを取った際の本件浮体の振れ幅を考慮し、消波ブロックなどの障害物の近くを航行するべきではなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、本船に見張り役を乗船させていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>搭乗者Aの死因は、頭蓋骨骨折等による出血性ショック死であった。</p> <p>本船は、長良川の屈曲部において、船長が、河川敷側の浅瀬に乗り揚げないように深い水域を航行しようと思い、消波ブロックが設置された右岸に接近して本件浮体をえい航したことから、本件浮体が右方に振れた際、本件浮体が消波ブロックと衝突し、搭乗者Aが死亡、搭乗者Bが負傷したものと考えられる。</p> <p>本件浮体は、船長が本船のハンドルを左に取っていたことによる遠心力で横滑りしたこと及び消波ブロックに向かう川の流れに圧流されたことから、右方に振れた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、長良川の屈曲部において、船長が、河川敷側の浅瀬に乗り揚げないように深い水域を航行しようと思い、消波ブロックが設置された右岸に接近して本件浮体をえい航したため、本件浮体が右方に振れた際、本件浮体が消波ブロックと衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p>

	<ul style="list-style-type: none">・ 船長は、水上オートバイ等で浮体をえい航する場合、周囲に障害物のない広い水域で行うこと。・ 船長は、浮体の搭乗者にヘルメットなどの保護具を着用させることが望ましい。・ 船長は、浮体の見張り役を同乗させることが望ましい。
--	--

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院Webサイトの地理院地図を使用

写真1 本船



写真2 本件浮体



写真3 搭乗者の姿勢

